



Bruxelles, 30.3.2017
COM(2017) 151 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU
privind punerea în aplicare a Directivei privind zgomotul ambiental, în conformitate cu
articolul 11 din Directiva 2002/49/CE

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare a Directivei privind zgomotul ambiental, în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2002/49/CE

1. Introducere

Articolul 11 din Directiva privind zgomotul ambiental (numită în continuare „directiva”)¹ prevede un raport privind punerea în aplicare, acesta urmând a fi elaborat de către Comisia Europeană la fiecare cinci ani. În plus față de abordarea punerii în aplicare, directiva impune ca acest raport să includă și o analiză a mediului acustic, a obiectivelor și măsurilor pentru reducerea zgomotului ambiental (legislație la sursă) și evaluarea necesității unor acțiuni comunitare suplimentare. Acest al doilea raport privind punerea în aplicare analizează situația de la publicarea primului raport² și reprezintă, de asemenea, planul de acțiune în urma evaluării directivei, care a avut loc în 2016 în cadrul programului Comisiei privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT). Prin urmare, ar trebui să fie citit împreună cu studiul justificativ respectiv și cu documentul de lucru al serviciilor Comisiei³.

Poluarea fonică continuă să constituie o problemă majoră de sănătate legată de mediu în Europa. Dovezile științifice arată că expunerea prelungită la niveluri ridicate de poluare fonică poate duce la efecte grave asupra sănătății în zonele controlate de sistemul endocrin uman și de creier, cum ar fi afecțiuni cardiovasculare, tulburări de somn și iritare (un sentiment de disconfort care afectează bunăstarea generală). Conform Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), poluarea fonică duce la o rată a îmbolnăvirilor aflată pe locul doi, după poluarea aerului, în rândul cauzelor legate de mediu în Europa.

Presiunile și riscurile pentru sănătate și bunăstare legate de mediu sunt, de asemenea, în centrul preocupărilor cetățenilor⁴, iar Uniunea are un rol în protejarea cetățenilor de astfel de presiuni și riscuri, și prin eforturi în vederea unor orașe mai durabile pe teritoriul Uniunii. În cel de-al șaptelea program de acțiune pentru mediu⁵ a fost stabilit un obiectiv de reducere a numărului persoanelor afectate negativ de zgomotul ambiental, iar raportarea privind acesta urmează a se realiza în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din directivă. De aceea sunt necesare soluții inovatoare care vor contribui la realizarea priorității generale nr. 1 a Comisiei: Un nou impuls pentru locuri de muncă, creștere și investiții.

La nivelul UE, Directiva 2002/49/CE privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental este instrumentul legislativ principal pentru protejarea cetățenilor de poluarea fonică excesivă determinată de traficul rutier, feroviar și aerian, precum și de instalațiile industriale mari. Scopul acesteia este dublu: (1) să definească o abordare comună destinată evitării, prevenirii

¹ JO L 189, 18.7.2002

² COM (2011) 321 final

³ Toate rapoartele sunt disponibile la adresa http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

⁴ Eurostat „Europa urbană: statistici privind orașele, municipiile și suburbiile”, 2016, p. 135; disponibil la adresa: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_(%C2%B9)_(%25)_Cities16.png)

⁵ Prevede o scădere semnificativă a poluării fonice și asigurarea unei reduceri semnificative a acesteia până în 2020, prin apropierea într-o mai mare măsură de nivelurile recomandate de către OMS.

sau reducerii efectelor dăunătoare ale zgomotului ambiental și (2) să ofere o bază pentru dezvoltarea măsurilor de reducere a zgomotului emis de sursele principale.

2. Calitatea mediului acustic în UE și impactul asupra sănătății publice

O evaluare a expunerii cetățenilor europeni la zgomot a fost efectuată de către EEA pentru statele membre ale Uniunii Europene, acoperind 467 de aglomerări (au fost luate în considerare drumuri, căi ferate, aeroporturi și instalații industriale), 86 de aeroporturi principale, precum și 186 600 km de drumuri principale și 44 320 km de căi ferate principale în afara aglomerărilor. Deoarece raportarea statelor membre este încă incompletă, datele lipsă au fost completate recurgându-se la o metodologie specială de umplere a lacunelor⁶. Figura 1 prezintă rezultatele, separat pentru aglomerări și pentru zonele din afara acestora⁷.

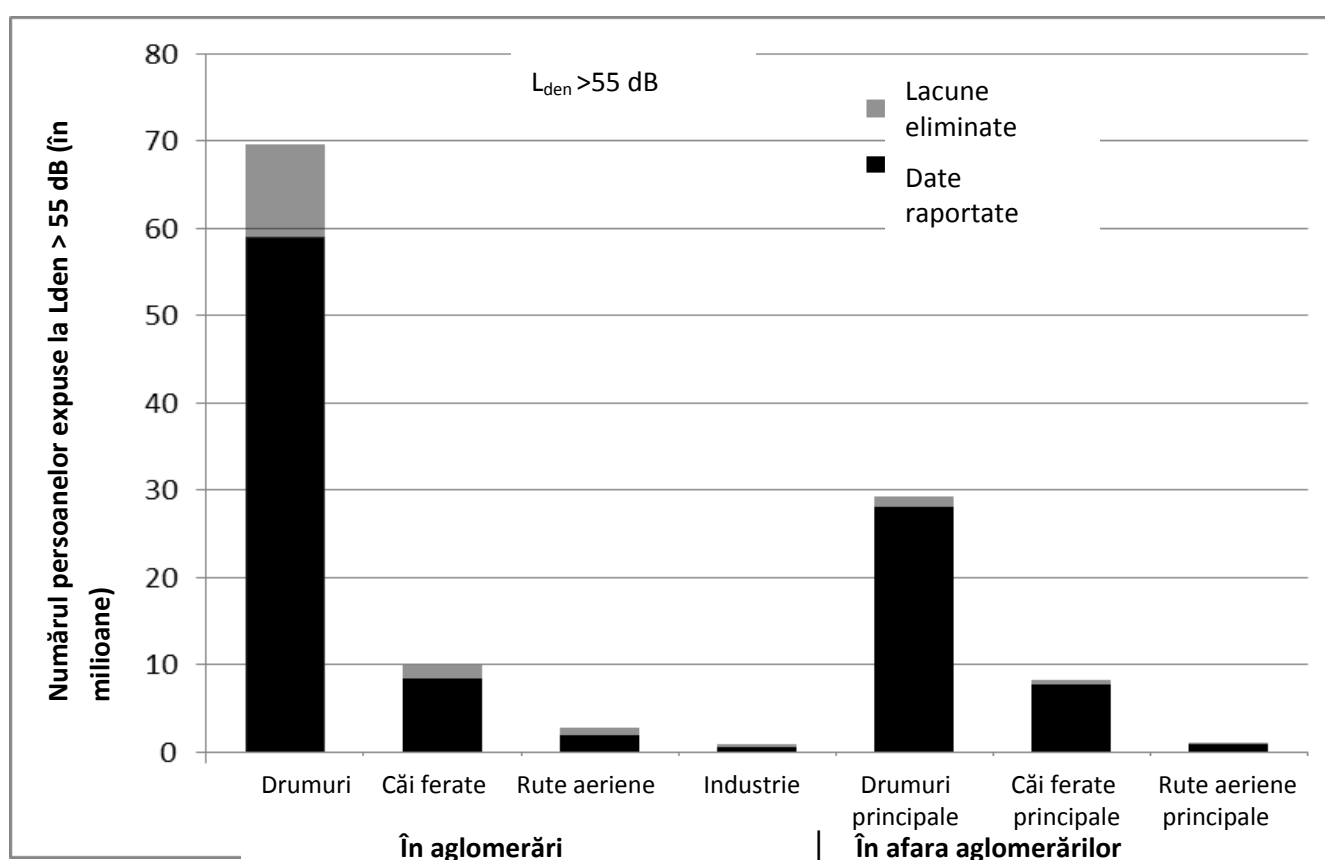


Figura 1: Numărul persoanelor expuse la un zgomot ambiental din Europa având $L_{den} > 55$ dB în cele 28 de state membre UE, în 2012, în aglomerări și în afara acestora.

Zgomotul produs de traficul rutier, atât în aglomerări cât și în afara acestora, rămâne cea mai dominantă sursă care afectează expunerea umană peste nivelurile de raportare definite prin

⁶ Umplerea lacunelor s-a realizat pe baza metodologiei publicate în studiul „Zgomotul în Europa 2014”, disponibil la adresa <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ Directivele impun cartografierea separată a zgomotului din aglomerări și din afara acestora.

directivă, cu un total estimat (în aglomerări și în afara acestora) de aproximativ 100 de milioane de persoane (aproape 70 de milioane în aglomerări și 30 de milioane în afara acestora) expuse la un zgomot produs de traficul rutier având L_{den} peste 55 dB. Căile ferate sunt a doua cea mai importantă sursă de zgomot, cu un total de peste 18 milioane de persoane (aproximativ 10 milioane în aglomerări și 8 milioane în afara acestora) expuse la un L_{den} de peste 55 dB, fiind urmate de zgomotul aerian, cu un total de aproape 4 milioane de persoane (aproape 3 milioane în aglomerări și un milion în afara acestora) expuse la un L_{den} de peste 55 dB. Zgomotul industrial în cadrul zonelor urbane expune în jur de un milion de persoane la un nivel de zgomot având L_{den} peste 55 dB.

Aceste date privind expunerea implică⁸ faptul că, anual, 14,1 milioane de adulți sunt deranjați într-o mare măsură de zgomotul ambiental, 5,9 milioane de adulți au tulburări de somn extreme și se înregistrează 69 000 de spitalizări și 15 900 de cazuri de mortalitate prematură, din cauza zgomotului ambiental.

Aceste date se limitează la aglomerări, drumuri, căi ferate și aeroporturi care intră în domeniul de aplicare al directivei. Prin urmare, expunerea totală și impacturile acesteia asupra sănătății sunt chiar mai ridicate.

3. Punerea în aplicare a directivei

Punerea în aplicare a directivei de către statele membre înregistrează progrese, dar variază semnificativ, în funcție de nivelul de ambiție ales de statele membre, de resursele alocate pentru punerea în aplicare și în funcție de modul în care se realizează punerea în aplicare, mai centralizat, predominant la nivel local sau descentralizat, de către autoritățile cărora le revine această sarcină. În concluzie:

Transpunerea în legislația națională a fost făcută corect în toate cele 28 de state membre, fie prin adoptarea unor noi reglementări privind punerea în aplicare, fie prin adaptări ale legislației existente.

Nu a fost identificată nicio problemă semnificativă în ceea ce privește **desemnarea drumurilor principale, a căilor ferate principale, a aeroporturilor principale și a aglomerărilor** care intră în domeniul de aplicare al directivei. Cu toate acestea, în unele state membre, provocările de ordin practic în elaborarea hărților de zgomot persistă la nivelul organismelor naționale și al autorităților locale.

Directiva nu stabilește nicio **valoare-limită** specifică sursei la nivelul UE, ci lasă statelor membre libertatea de a stabili valori-limită naționale, în cazul în care doresc să procedeze astfel. În 21 de state membre au fost stabilite astfel de valori, iar în alte patru state membre au fost prevăzute obiective fără caracter obligatoriu. Cu toate acestea, până la această dată există dovezi limitate privind aplicarea lor efectivă.

⁸ Calculat cu aceeași metodologie/relații expunere-răspuns utilizată/utilizate pentru raportul: Zgomotul în Europa 2014, disponibil la adresa: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

Pentru elaborarea hărților de zgomot strategice, statele membre au utilizat **indicatorii** impuși prin directivă. Cu toate acestea, statele membre au utilizat și alți indicatori de zgomot naționali pentru cazuri speciale, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (2) din directivă.

Datele nu au putut fi comparate între rundele de raportare și țări, deoarece statele membre pot utiliza încă metode naționale adaptate pentru a evalua zgomotul. Acest lucru va fi îmbunătățit prin **metodele comune**⁹ recent elaborate, ceea ce va avea drept rezultat date comparabile odată ce utilizarea acestora este obligatorie începând cu anul 2018.

Mai mult de 20 % din hărțile de zgomot necesare și în jur de 50 % din planurile de acțiune pentru ciclul actual de raportare de cinci ani nu au fost încă prezentate. Prin urmare, punerea în aplicare a directivei este întârziată semnificativ, deoarece statelor membre li s-a cerut să transmită aceste documente până în 2012, respectiv 2013. O prezentare generală a nivelului de integralitate a datelor este oferită în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1: Caracterul complet al raportării pentru runda actuală de cartografiere a zgomotului și planificarea acțiunii

Entitate	În aglomerări				În afara aglomerărilor		
	Zgomotul produs de traficul rutier	Zgomotul produs de traficul feroviar	Zgomotul produs de aeronave	Zgomotul produs de industrie	Drumuri principale	Căi ferate principale	Aeroporturi principale
Hărți de zgomot complete ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Planuri de acțiune complete ¹³	49 %				47 % (medie)	41 % (medie)	43 %

Sursa: Raport efectuat în cadrul unui contract de servicii, disponibil la adresa http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Deoarece statele membre au elaborat aproape 80 % din **hărțile de zgomot** necesare - și le-au pus la dispoziție prin diferite portaluri de informare de pe site-uri web - un efect direct al punerii în aplicare a directivei rămâne faptul că acum avem o înțelegere mai clară asupra gradului de extindere a problemei zgomotului în UE. În pofida disponibilității acestor informații, cetățenii nu sunt întotdeauna conștienți de situația zgomotului și de efectele asupra sănătății asociate acestuia.

Abordările pentru planificarea acțiunii sunt divergente la nivelul statelor membre. Acest lucru este reflectat de tipurile identificate de măsuri de reducere a zgomotului, de echilibrul dintre măsurile care necesită cheltuieli și cele care nu necesită cheltuieli și de măsura în care planurile sunt doar strategice sau se concentrează și asupra aspectelor operaționale. Mai mult,

⁹ Directiva (UE) 2015/996 a Comisiei din 19 mai 2015 de stabilire a unor metode comune de evaluare a zgomotului, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, JO L 168, 1.7.2015

¹⁰ Până în iunie 2015

¹¹ 22 de țări din 28

¹² 19 țări din 26 - două țări nu au avut căi ferate principale în 2010

¹³ Până în noiembrie 2015

întârzierea stabilirii de **planuri de acțiune** indică faptul că multe state membre nu au luat măsuri pentru a combate poluarea fonică. Motivele pentru acest lucru pot varia: de exemplu, în aglomerări, este posibil ca autoritățile competente responsabile pentru elaborarea planurilor de acțiune să nu aibă competențe strategice sau de luare a deciziilor bugetare pentru a determina dacă măsurile incluse în planul de acțiune sunt realiste, fezabile și dacă pot fi finanțate.

Calitatea și cantitatea proceselor de **consultare** privind proiectele planurilor de acțiune care au fost întreprinse de către statele membre variază, de asemenea. ONG-urile care au participat la consultări au declarat că, deși planurile de acțiune includ de cele mai multe ori un rezumat al răspunsurilor din cadrul consultărilor, adesea este neclar modul în care aceste răspunsuri au fost luate în considerare în planuri.

Printre motivele majore ale acestor **întârzieri în punerea în aplicare** semnificative se numără faptul că la nivel național/local nu se acordă prioritate problemei atunci când se decide asupra alocării resurselor financiare și umane limitate. Mai ales pentru cartografierea zgomotului, printre dificultăți s-au numărat lipsa unor date de intrare centralizate și coerente, lipsa unei coordonări eficiente între diferitele autorități competente responsabile cu punerea în aplicare a directivei și faptul că hărțile de zgomot rezultate la nivelul diferitelor jurisdicții nu sunt comparabile. În ceea ce privește planificarea acțiunii, întârzierile au fost determinate de efectele secundare ale întârzierilor în cartografierea zgomotului (deoarece planurile de acțiune trebuie să se bazeze pe hărți de zgomot) și de perioada scurtă oferită între termenul pentru elaborarea hărților de zgomot și cel pentru planurile de acțiune (12 luni). În general, dovezile arată că statele membre cu o abordare a punerii în aplicare descentralizată într-o mare măsură au făcut eforturi, în special, pentru a impune autorităților proprii punerea în aplicare la timp a măsurilor directivei.

În timp ce multe state membre au făcut progrese în elaborarea definițiilor **zonelor liniștite** (în aglomerări și spații deschise) și în definirea unor criterii de selecție pentru desemnarea acestora, numai 13 state membre au desemnat, până în prezent, zone liniștite. Un posibil motiv pentru acest lucru este incertitudinea percepută cu privire la inversarea procesului în viitor și, de asemenea, cu privire la posibilitatea ca o zonă desemnată liniștită să fie supusă unor restricții legale. Cu toate acestea, în acele state membre în care au fost desemnate zonele liniștite, numărul acestora a crescut considerabil între prima și a doua rundă de raportare (2007-2012). Pentru a facilita desemnarea zonelor liniștite, statele membre au solicitat Comisiei să elaboreze în continuare îndrumări practice.

O **dificultate importantă în ceea ce privește punerea în aplicare** a fost domeniul de aplicare extins al directivei (consultați tabelul 2) și numărul considerabil ridicat al entităților pentru care a trebuit să se elaboreze hărți de zgomot și planuri de acțiune (de exemplu, numărul aglomerărilor vizate a crescut de la 176 la 467). Modificarea domeniului de aplicare face dificilă și compararea integralității datelor între runde.

Tabelul 2: Numărul entităților vizate de directiva privind zgomotul ambiental în rundele de raportare 1 și 2

Tipul entității	Runda 1 de raportare (2005-2009)	Runda 2 de raportare (2010-2014) și rundele ulterioare
Aglomerări	176 (> 250 000 de locuitori)	467 (> 100 000 de locuitori)
Aeroporturi principale	73 (> 50 000 de mișcări ¹⁴ anual)	92 (din cauza traficului aerian crescut) (> 50 000 de mișcări anual)
Drumuri principale (km)	67 488 (> 6 milioane de treceri de vehicule anual)	154.738 (> 3 milioane de treceri de vehicule anual)
Căi ferate principale (km)	31 576 (> 60 000 de treceri de trenuri anual)	72 341 (> 30 000 de treceri de trenuri anual)

4. Evaluarea directivei

În 2013, Comisia a propus evaluarea¹⁵ directivei în contextul programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), ca parte a agendei sale pentru o reglementare mai bună¹⁶. În conformitate cu îndrumarea generală privind o mai bună reglementare¹⁷, această evaluare analizează dacă directiva a fost, și continuă să fie, relevantă pentru abordarea problemei pentru care este menită, oferind în același timp o valoare adăugată a UE în comparație cu acțiunea individuală a statelor membre. Mai mult, această evaluare stabilește dacă directiva a realizat acest lucru într-un mod eficient și eficace, și dacă dispozițiile acesteia sunt coerente cu alte acte legislative ale UE. De asemenea, evaluarea ia în considerare impactul directivei asupra IMM-urilor, precum și potențialul de simplificare și de reducere a sarcinilor administrative.

Evaluarea acoperă perioada dintre momentul adoptării directivei privind zgomotul ambiental (2002) până în prezent. Domeniul de aplicare al acesteia se limitează la directiva privind zgomotul ambiental, dar ia în considerare interacțiunea directivei cu legislația UE care abordează emisiile de zgomot la sursă (de exemplu, prin reglementarea emisiilor de zgomot ale autovehiculelor), fără să abordeze această legislație într-o manieră detaliată.

Metodologia de evaluare a inclus cercetare de birou care a luat în considerare datele raportate din statele membre și alte documente relevante naționale și ale UE, precum și cea mai recentă literatură științifică. Costurile administrative de punere în aplicare a directivei au fost analizate și a fost efectuată o analiză cost-beneficiu. Evaluarea a implicat și o consultare amplă și cuprinzătoare a autorităților competente și a părților interesate din toate statele membre, prin intermediul unor sondaje online, al unor interviuri amănunțite, al unui atelier și al unei consultări publice online.

¹⁴ O mișcare este definită la articolul 3 litera (p) din directivă ca fiind o decolare sau o aterizare

¹⁵ COM (2013) 685 final

¹⁶ http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_en

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how_ro

Directiva în sine și cele două obiective ale sale sunt în continuare foarte relevante pentru nevoile identificate ale UE în ceea ce privește elaborarea politicilor¹⁸. Poluarea fonică continuă să constituie o problemă majoră de sănătate legată de mediu în Europa. Pentru a aborda acest lucru, reacția părții interesate indică faptul că există o nevoie continuă pentru o abordare comună a gestionării zgomotului. Mai mult, colectarea unor date armonizate la nivelul UE este importantă pentru a oferi o bază de date de înaltă calitate pentru dezvoltarea în continuare a legislației UE privind zgomotul la sursă, care este necesară deoarece măsurile locale de gestionare a zgomotului ar putea fi ineficace în lipsa unor controale suplimentare privind zgomotul emis de sursele principale de zgomot.

În ceea ce privește coerența, directiva se dovedește a fi coerentă în mare măsură pe plan intern, deși există unele ambiguități percepute în rândul părților interesate. Mai mult, directiva a demonstrat coerență pe plan extern cu altă legislație a UE relevantă (legislația de mediu și privind zgomotul la sursă) și este considerată ca fiind complementară acesteia. Deși au existat dificultăți de ordin practic în fazele de început ale transpunerii directivei, legislația națională de control al zgomotului s-a dovedit a fi aproape universal coerentă cu directiva.

S-au înregistrat unele progrese în realizarea primului obiectiv al directivei, dar efectele nu s-au materializat încă din cauza întârzierilor mari în adoptarea legislativă a metodologiilor comune și din cauza întârzierilor mari în ceea ce privește punerea în aplicare în statele membre. În ceea ce privește progresele înregistrate pentru cel de-al doilea obiectiv, directiva a atras atenția din ce în ce mai mult la nivelul UE asupra faptului că efectele dăunătoare ale zgomotului asupra sănătății sunt semnificative. Cu toate acestea, datele privind expunerea populației la zgomot care rezultă din directivă nu au fost încă utilizate de către UE pentru conceperea legislației privind zgomotul la sursă. În ceea ce privește impactul global al directivei asupra poluării fonice, trebuie remarcat faptul că beneficiile majorității măsurilor de combatere a zgomotului pot fi constatate doar pe termen lung, deoarece punerea în aplicare a măsurilor de reducere a zgomotului necesită o perioadă îndelungată (de exemplu, 20 de ani) și prin urmare, impactul directivei asupra poluării fonice nu poate fi evaluat pe deplin în acest moment.

Ciclurile de cinci ani pentru cartografierea zgomotului și pentru planificarea acțiunilor par să fie corespunzătoare, dar intervalul de timp de un an între finalizarea hărților și adoptarea planurilor de acțiune asociate s-a dovedit a fi prea scurt. Mecanismul de raportare este eficace, permițând transmiterea promptă a datelor de raportare de către statele membre, dar conceptul acestuia ar putea fi îmbunătățit în continuare.

În cazurile în care au fost adoptate planuri de acțiune care includ măsuri pentru gestionarea zgomotului, directiva a avut ca rezultat un raport cost-beneficiu favorabil de 1:29, identificat în conformitate cu cel mai probabil scenariu din analiza cost-beneficiu. Costurile administrative ale punerii în aplicare sunt mici, ridicându-se la 0,15 € pentru hărțile de zgomot și 0,03 € pentru planurile de acțiune pe cap de locuitor din totalul populației (valori

¹⁸ Astfel cum s-a afirmat în versiunea consolidată a Tratatului privind Uniunea Europeană (JO C 326, 26.10.2012), Cartea verde a Comisiei Europene „Viitoarea strategie în materie de zgomot” [COM(96)540 final] și în Programul general de acțiune pentru mediu al Uniunii pentru 2020 (JO L 354, 28.12.2013).

mediane), pentru fiecare rundă de raportare (adică la fiecare cinci ani). Luând în considerare populația totală a UE, care este de 508 milioane, costurile administrative pentru punerea deplină în aplicare de către toate statele membre sunt foarte mici și se ridică la aproximativ 91 de milioane € la fiecare cinci ani sau aproximativ 18 milioane € pe an. Există puține posibilități de a reduce și mai mult costurile administrative ale punerii în aplicare a directivei. De asemenea, directiva nu are implicații pentru IMM-uri.

Directiva are potențialul de a genera o valoare adăugată la nivelul UE, prin crearea unor condiții de concurență echitabile pe întreg teritoriul UE, în care operatorii de infrastructură de transport pot concura, și prin faptul că aceasta contribuia la o mai bună înțelegere a prezenței poluării fonice și la elaborarea de politici UE în mai bună cunoștință de cauză, prin furnizarea de date comparabile privind expunerea la zgomot la nivelul UE. În pofida acestui potențial considerabil, ca urmare a unor întârzieri în punerea în aplicare, directiva nu a reușit astfel să asigure o valoare adăugată a UE la un nivel corespunzător posibilităților.

În ceea ce privește potențialul de simplificare, concluzia evaluării a fost că cerințele directivei sunt destul de simple, iar complicațiile apar mai ales din cauza modului în care statele membre au pus în aplicare directiva în cadrul subsidiarității (de exemplu, delegarea responsabilității pentru punerea în aplicare către mai multe niveluri diferite de guvernare, având ca rezultat acorduri de competență complexe în statul membru). Prin urmare, potențialul de simplificare se află mai degrabă la nivelul punerii în aplicare în statul membru, decât la nivelul textului legislativ al directivei. Analizele recente ale legislației naționale de transpunere a directivei în unele state membre au indicat că acestea recunosc problema.

5. Legislația de reglementare a surselor de zgomot

De la primul raport privind punerea în aplicare din 2011¹⁹, UE a adoptat patru regulamente, și anume Regulamentul (UE) nr. 540/2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor²⁰, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri²¹, Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant - zgomot”²² și Regulamentul (UE) nr. 598/2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate²³. În ceea ce privește zgomotul produs de căile ferate, Comisia a publicat și un document de lucru al serviciilor Comisiei privind „reducerea zgomotului provocat de transportul feroviar de marfă”²⁴, în care se solicită statelor membre să se bazeze cât mai mult posibil pe instrumentele și pe mijloacele financiare disponibile. De asemenea, Comisia a analizat oportunitatea unei fuziuni între Directiva 2000/14/CE privind

¹⁹ COM (2011) 321 final

²⁰ JO L 158/131, 27.5.2014, p. 131

²¹ JO L 60/52, 2.3.2013, p. 52

²² JO L 356/421, 12.12.2014, p. 421

²³ JO L 173/65, 12.6.2014, p. 65

²⁴ SWD (2015) 300 final

zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior²⁵ și Directiva 2006/42/CE privind echipamentele tehnice²⁶, dar a concluzionat că acestea ar trebui să rămână separate.

6. Recomandări și etapele următoare

Evaluarea și examinarea modului de punere în aplicare a directivei au indicat mai multe zone în care este nevoie de acțiuni pentru a se reduce impactul zgomotului asupra sănătății cetățenilor din Uniune, pentru a se atinge într-o mai mare măsură obiectivele directivei și, astfel, pentru a se ajunge mai aproape de valorile recomandate de către OMS.

(1) Întârzierea în punerea în aplicare a directivei a fost evidențiată în Evaluarea punerii în aplicare a politicilor de mediu ale UE²⁷. De asemenea, această analiză a subliniat faptul că statele membre sunt responsabile pentru eliminarea lacunelor în ceea ce privește punerea în aplicare. Pentru a sprijini acest lucru, Comisia nu numai că va continua să îmbunătățească punerea în aplicare prin acțiuni specifice de asigurare a acesteia, dar va oferi și îndrumări științifice de bază statelor membre, în special în ceea ce privește efectele dăunătoare, cu ajutorul relațiilor între doză și efect. De asemenea, Comisia va conlucra cu statele membre în vederea îmbunătățirii mecanismului de raportare în contextul verificării adecvării obligațiilor de monitorizare și raportare din cadrul politicii de mediu.

(2) Deoarece complicațiile în punerea în aplicare a directivei provin în mare parte din modul în care statele membre au pus în aplicare directiva din punctul de vedere al subsidiarității, Comisia invită statele membre să își revadă modalitățile de punere în aplicare, inclusiv desemnarea zonelor liniștite.

(3) Legislația UE privind zgomotul la sursă rămâne mijlocul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor pentru combaterea zgomotului²⁸. Odată cu o mai bună punere în aplicare a directivei, ce va avea drept rezultat o bază de date completă privind expunerea la zgomot în Uniune, va fi posibilă o documentare mai bună a opțiunilor de politică pentru măsurile de reducere a zgomotului în domeniul transporturilor. Comisia se angajează să utilizeze pe deplin acest lucru în viitor, atunci când ia decizii cu privire la revizuirea instrumentelor legale menționate mai sus.

(4) Evaluarea a identificat numai un număr limitat de probleme în directiva în sine, cum ar fi domeniul de aplicare limitat al directivei (mai degrabă să aibă o abordare comună pentru a evita, a preveni sau a reduce efectele dăunătoare ale zgomotului, în loc să reducă efectele negative asupra sănătății ale zgomotului ambiental), unele clarificări minore în unele definiții, precum și nevoia de a adapta directiva la evoluțiile recente în ceea ce privește reglementarea, care au avut loc la nivelul UE de la adoptarea directivei (de exemplu, Tratatul de la Lisabona). Mai mult, noile dovezi științifice sugerează faptul că efectele dăunătoare asupra sănătății pot avea loc la nivele mai mici față de cele la care sunt abordate până în prezent prin directivă, pe

²⁵ JO L 162/1, 3.7.2000, p. 1

²⁶ JO L 157/24, 9.6.2006, p. 24

²⁷ COM (2017) 63 final

²⁸ Reducerea zgomotului produs de trafic în Europa (2007), disponibil la adresa: http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

care Comisia trebuie să le ia în considerare în conformitate cu articolul 11 alineatul (4) din directivă. Prin urmare, Comisia se va angaja într-un dialog cu părțile interesate pentru a evalua modul în care aceste probleme pot fi abordate cel mai bine fără a se reduce inutil flexibilitatea statelor membre în ceea ce privește stabilirea propriilor niveluri de ambiție sau alegerea abordărilor.

(5) Expunerea la zgomot excesiv poate fi abordată și prin intermediul politicii de planificare urbană, astfel cum se sugerează în cel de-al șaptelea program de acțiune pentru mediu. Deși competența în acest domeniu revine statelor membre, Comisia va stimula și va încuraja activitățile de atenuare a zgomotului excesiv în zonele urbane, de exemplu, prin facilitarea schimbului de bune practici, precum și prin susținerea cercetării și inovării în acest domeniu.

(6) Evaluarea arată că măsurile pentru combaterea directă a zgomotului au costuri inițiale ridicate și perioade lungi de recuperare a investiției financiare. Cu toate acestea, sunt foarte eficiente atunci când se compară costurile lor cu beneficiile la nivelul societății. Prin urmare, statele membre sunt încurajate să aplice măsuri de atenuare a zgomotului în contextul planurilor lor de acțiune în temeiul directivei, mobilizând și instrumentele private, acolo unde este posibil.

(7) În anumite cazuri, statele membre ar putea recurge la cofinanțarea UE direcționată, cum ar fi cea acordată din Fondul de coeziune și din Fondul european de dezvoltare regională, pentru a susține implementarea măsurilor de atenuare a zgomotului, acolo unde acestea sunt parte a unui efort major de îmbunătățire a mediului urban sau de dezvoltare și optimizare a unor sisteme de transport ecologice (inclusiv cu zgomot redus). De asemenea, este disponibil sprijin acordat prin Mecanismul pentru interconectarea Europei.

(8) Implicațiile pe termen lung ale zgomotului excesiv provenit din transport asupra sănătății umane sunt insuficient înțelese, ceea ce duce la măsuri de reducere a zgomotului care nu sunt considerate prioritare și pentru care nu se alocă un buget atunci când este necesar. Prin urmare, statele membre ar trebui să sporească gradul de sensibilizare a cetățenilor și a factorilor de decizie la nivel local și regional cu privire la aceste impacturi negative.